Transport Canada

Atlantic Pilotage Authority

ANNUAL REPORT 1987

Canada

90-00511/

1987 ANNUAL REPORT

Members of the Authority:

A. D. Latter
Chairman and Chief Executive Officer

J.J. Sutherland, South Nelson, New Brunswick
Sales and Traffic Consultant
(Acting pursuant to F.A.A. from December 9, 1987)

C.R. Worthington, Halifax, Nova Scotia
Steamship Agent
(Acting pursuant to F.A.A. from December 9, 1987)

P. Ennis, St. John's, Newfoundland
Marine Pilot
(To May 19, 1987)

T.S. Goodyear, Grand Falls, Newfoundland
Professional Engineer (Civil)
(To June 17, 1987)

D.R. Bell, Halifax, Nova Scotia
Marine Pilot
(To May 19, 1987)

R. Wood, Quispamsis, New Brunswick
Manager, Potash Terminal
(Appointed January 21, 1987)

M.W. Furlong, Bonavista Bay, Newfoundland
Master Mariner
(Appointed June 17, 1987)

H.E. Winters, Liverpool, Nova Scotia
Marine Pilot
(Appointed May 19, 1987)

A.J. Melbourne, Stephenville, Newfoundland
Marine Pilot
(Appointed May 19, 1987)

Executive Officer:

M.R. McGrath
Treasurer

Administrative Officers:

P.J. Stow
Director of Operations
(To March 31, 1987)

J. Main
Director of Operations
(From June 18, 1987
to December 19, 1987)

Committees:

Regulations Committee

A.D. Latter, Chairman
H.E. Winters, Member
C.R. Worthington, Member

Pilot Boat Committee

A.D. Latter, Chairman
A.J. Melbourne, Member
H.E. Winters, Member
R. Wood, Member

Audit Committee

C.R. Worthington, Chairman
M.W. Furlong, Member
J.J. Sutherland, Member

Corporate Headquarters:

Atlantic Pilotage Authority
Suite 1203
Bank of Montreal Tower
Halifax, Nova Scotia
B3J 1M5

Telephone: (902) 426-2550

Additional copies of this Report
are available from the
Atlantic Pilotage Authority
Price $3.00 each.

CHAIRMAN'S MESSAGE

January 4, 1988

The Honourable John Crosbie
Minister of Transport
25th Floor, Tower "C"
Transport Canada Building
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the Financial Administration Act, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year of 1987.

Following the publication of a proposed compulsory tariff increase of four percent (4%) across the region on October 17, 1987, appeals were filed with the Canadian Transport Commission and at present an inquiry is being held under the National Transportation Act, by the Water Transport Committee.

The delay in having the tariff increase published and put in effect has necessitated a request for Parliamentary Appropriations for 1987.

In 1987, the Atlantic Pilotage Authority negotiated a Collective Agreement for employee pilots with the Canadian Merchant Service Guild. A three year agreement was signed on September 8, 1987, effective February 1, 1987. Increases in each year of the agreement were 2.5 percent for the major ports of Halifax and Cape Breton, Nova Scotia, Saint John, New Brunswick and St. John's/Holyrood/Clarenville/Placentia Bay, Newfoundland and a productivity clause was introduced for the first time in an agreement with employee pilots. This could result in the percentage being increased to 4 percent each year. The smaller ports of Restigouche, New Brunswick and Stephenville, Newfoundland received 3 percent in the first two years and 3.5 percent in the third year of the contract and Bay of Exploits, Newfoundland and Miramichi, New Brunswick received 5 percent in the first two years and 5.5 percent in the third year of the contract.

In 1987, 2 pilots retired and 2 new pilots were employed.

There were no pilotage certificates issued in 1987 as there were no applications for pilotage certificates. No pilotage certificates were cancelled as a result of the holders no longer meeting the requirements. In November 1987, a pilot lost his life in the Strait of Canso while attempting to board a ship from a pilot boat. During the inquiry that followed no fault with the action of the ship's crew or that of the pilot boat crew.

The Authority had three new members appointed in 1987; however, from January 21, 1987, at all times seven (7) members were on the Board, although two (2) members were acting under the Financial Administration Act, their appointments having expired in December, 1987.

The Authority continues to monitor pilotage requirements in the region and to make every attempt to meet the goals established under the Pilotage Act and the Authority's Corporate Plan in the most economical manner.

Yours sincerely,

A.D. Latter,
Chairman

Management's responsibility for financial reporting

The accompanying financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. Management is responsible for the integrity and objectivity of the data in the financial statements and annual report.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee of the Board, which is composed of directors who are not employees of the Corporation. The financial statements have been approved by the Board on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditors conduct an independent examination in accordance with generally accepted auditing standards, and express their opinion on the financial statements. The external auditors have full and free access to the Audit Committee of the Board, and their report follows.

Management recognizes the responsibility of conducting the Corporation's affairs in compliance with the Pilotage Act, the Financial Administration Act and the By-Laws of the Corporation.

A.D. Latter
Chairman and Chief Executive Officer

M.R. McGrath
Treasurer

AUDITOR'S REPORT

To The Minister of Transport

I have examined the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 1987 and the statements of operations, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at December 31, 1987 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations, and the by-laws of the Authority.

Raymond Dubois, F.C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 22, 1988

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 1987.

ASSETS

	1987	1986
Current		
Cash	$ 350	$ 303
Accounts receivable	975,337	667,793
Prepaid expenses	16,153	14,507
	991,840	682,603
Fixed, at cost (Note 4)	1,867,967	1,471,929
Less: accumulated depreciation	854,902	767,177
	1,013,065	704,752
	$ 2,004,905	$ 1,387,355

LIABILITIES

Current		
Bank indebtedness	$ 185,970	$ 111,455
Accounts payable and accrued liabilities	766,891	401,281
Obligation under capital lease agreements (Note 5)	91,574	84,340
Current portion of accrued employee termination benefits	52,864	52,969
	1,097,299	650,045
Long-term		
Accrued employee termination benefits	671,285	719,810
Obligation under capital lease agreements (Note 5)	195,300	286,874
	866,585	1,006,684
	1,963,884	1,656,729

CONTRIBUTED CAPITAL AND DEFICIT

Contributed capital	1,271,810	933,988
Deficit	(1,230,789)	(1,203,362)
	41,021	(269,374)
	$ 2,004,905	$ 1,387,355

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Treasurer

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations
for the year ended December 31, 1987

	1987	1986
Income		
Pilotage charges	$ 6,336,404	$ 5,804,151
Interest and other income	36,743	30,267
	6,373,147	5,834,418
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	3,144,347	2,976,931
Pilot boats, operating costs	2,085,750	1,889,727
Staff salaries and benefits	375,411	367,469
Transportation and travel	287,381	247,261
Professional and special services	227,885	215,275
Rentals	110,908	123,700
Depreciation	88,006	63,191
Communications	85,176	59,582
Utilities, materials and supplies	72,905	51,080
Interest on capital leases	29,448	36,508
Sundry	15,270	43,194
	6,522,487	6,073,918
Net loss for the year (Note 3(b))	$ 149,340	$ 239,500

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Deficit
for the year ended December 31, 1987

	1987	1986
Balance, beginning of the year	$ 1,203,362	$ 1,486,488
Net loss for the year	149,340	239,500
	1,352,702	1,725,988
Parliamentary appropriation to finance cash operating loss (Note 3(a))	121,913	522,626
Balance, end of the year	$1,230,789	$1,203,362

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital
for the year ended December 31, 1987

	1987	1986
Balance, beginning of the year	$ 933,988	$ 845,503
Parliamentary appropriation to finance Note 3(a)):		
Additions to fixed assets	253,482	10,800
Principal payments on capital leases	84,340	77,685
	337,822	88,485
Balance, end of the year	$ 1,271,810	$ 933,988

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1987

	1987	1986
Financing activities		
Parliamentary appropriations to finance (Note 3(a))		
Cash operating loss	$ 121,913	$ 522,626
Fixed asset additions	253,482	10,800
Principal payments for capital leases	84,340	77,685
	459,735	611,111
Principal portion of capital lease payments	(84,340)	(77,685)
Increase (decrease) in bank indebtedness	74,515	(188,545)
Cash provided by financing activities	449,910	344,881
Operating activities		
Cash (used for) operations		
Net loss for the year	(149,340)	(239,500)
Items not requiring cash		
Depreciation	88,006	63,191
Increase in accrued employee termination benefits	60,102	82,186
Loss on disposal of fixed assets	659	1,105
	(573)	(93,018)
Cash provided by (used for) non cash working capital	56,420	(139,829)
Employee termination benefits payments	(108,732)	(28,895)
Cash (used for) operating activities	(52,885)	(261,742)
Investing activities		
Additions to fixed assets	(396,978)	(99,637)
Cash (used for) investing activities	(396,978)	(99,637)
Increase (decrease) in cash during the year	47	(16,498)
Cash, beginning of year	303	16,801
Cash, end of year	$ 350	$ 303

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 1987

1. Nature of activities

The Atlantic Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

2. Significant accounting policies

(a) Parliamentary appropriations

When revenues are not sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, cash operating losses are recovered from parliamentary appropriations. These appropriations are recorded in the accounts when approved by Parliament and are reflected in the statement of deficit.

Parliamentary appropriations to finance capital assets and the principal portion of payments under capital lease agreements are shown as contributed capital when approved by Parliament.

(b) Depreciation

Depreciation of fixed assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Buildings	20 years
Pilot boats	20 years
Pilot boats under capital lease	25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(c) Capital leases

The Authority leases three pilot boats from Canada under long-term financing leases. Under the terms of the lease agreements, the Authority assumes the rights and obligations of ownership. As a result, the leases are treated as purchases and the principal portion of lease payments is capitalized and depreciated over the estimated useful lives of the boats. The corresponding liability is reduced by the principal portion of lease payments and the interest portion is expensed in the year to which it relates.

(d) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid, generally over the remaining years of service of the pilots.

(e) Employee termination benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

3. Parliamentary appropriations

(a) On March 27, 1987, the Government of Canada provided, through Appropriation Act No. 5, 1986-87, for the 1986 cash operating loss and capital expenditures of the Atlantic Pilotage Authority. An amount of $459,735 was received in 1987 by the Authority in respect of this appropriation.

(b) On January 28, 1988, Treasury Board approved the Authority's application, in the amount of $586,000, to include an item in Supplementary Estimates for 1987-88 for the 1987 cash operating loss and capital expenditures. The actual amounts are as follows:

Cash operating loss	$ 109,305
Fixed asset additions	243,132
Principal payments for captial leases	91,574
	$ 444,011

4. Fixed assets

	1987			1986
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land and buildings	$ 450	$ —	$ 450	$ 450
Pilot boats	737,949	257,609	480,340	153,951
Pilot boats under capital lease	964,000	505,280	458,720	497,280
Furniture and equipment	165,568	92,013	73,555	53,071
	$1,867,967	$854,902	$1,013,065	$704,752

The new pilot boat, for use in the Port of St. John's, has been equipped with a fire pump and monitor, at a total cost of $88,643. The pump and monitor were contributed by the Government of Newfoundland and Labrador. These costs are not reflected in the financial statements.

5. Capital lease agreements

The Authority leases three pilot boats under long-term financing leases. The payments required under the leases are as follows:

		1987	1986
9 3/8%	lease agreement, due April 1991, payable in blended annual payments of $54,785	$219,140	$273,930
8%	lease agreement, due October 1989, payable in blended annual payments of $31,077	62,154	93,228
8%	lease agreement, due November 1989, payable in blended annual payments of $31,077	62,154	93,228
	Total lease payments	343,448	460,386
	Less: amount representing interest	56,574	89,172
	Principal amount of capital lease	286,874	371,214
	Less: current portion	91,574	84,340
	Principal amount of capital lease agreements net of current portion	$195,300	$286,874

The following is a schedule of lease payments under the capital leases expiring in 1989 and 1991.

	1987	1986
Year ending December 31		
1987	$ —	$ 116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
1990	54,785	54,784
1991	54,785	54,785
Total lease payments	$343,448	$460,386

Upon maturity of the leases, the Authority has the option to purchase each of the boats for $1.

6. **Pension plan**

Under provisions of the Pilotage Act, pilots may choose to become employees of the Authority and become entitled to count service prior to becoming an employee as pensionable under the Public Service Superannuation Act. For pilots who have elected to purchase pension benefits with respect to past service, the Authority is required to match the employee contribution. Total past service pension expense was $20,493 in 1987 ($19,464 in 1986). The estimated unfunded past service pension contribution with respect to these employees was approximately $100,000 at December 31, 1987 ($128,000 at December 31, 1986) and will be funded over the remaining years of service of the pilots, or the terms of purchase whichever is the lesser.

7. **Related party transactions**

The Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland, provides a pilot dispatching service to the Authority without charge.

8. **Contingency**

In December, 1987, a lawsuit was filed against the Authority relating to a contract for pilot boat services. In management's opinion, the outcome of this action cannot be determined at this time and no provision has been made in the financial statements.

9. **Commitments**

The Authority has entered into long term contracts for pilot boat services requiring the following minimum annual payments:

1988	$ 274,945
1989	266,445
1990	36,500
	$ 577,890

10. **Income tax**

Under the provisions of the Income Tax Act, the Authority is not subject to income tax.

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Five-Year Comparative Review

	1987	1986	1985	1984	1983
Operations (000's)					
Total operating revenue	$ 6,336	$ 5,804	$ 5,485	$ 5,826	$ 5,453
Operating Expenses					
Salaries, fees and benefits	4,172	3,988	4,025	3,994	3,587
Pilot boats	1,433	1,302	1,319	1,232	1,193
Other	888	747	728	693	642
Total Operating Expenses	6,493	6,037	6,072	5,919	5,422
Operating Income (loss)	(157)	(233)	(587)	(93)	31
Non-Operating Income (expense)					
Interest on capital leases	(29)	(36)	(43)	(49)	(54)
Other Income	37	30	65	33	27
Total non operating income (expense)	8	(6)	22	(16)	(27)
Net income (loss)	$ (149)	$ (239)	$ (565)	$ (109)	$ 4
Operating margin	(2.5%)	(4.0%)	(11%)	(1.6%)	.6%
Parliamentary appropriations	$ 460	$ 611	$ 0	$ 74	$ 0
Revenue - Compulsory Areas (000's)					
Nova Scotia	$ 3,379	$ 3,052	$ 2,965	$ 3,189	$ 2,820
	54%	53%	54%	55%	52%
New Brunswick	1,338	1,386	1,140	1,197	1,215
	21%	24%	21%	21%	22%
Newfoundland	1,081	900	922	894	901
	17%	15%	17%	15%	17%
Prince Edward Island	70	80	72	71	68
	1%	1%	1%	1%	1%
Revenue - non-compulsory areas (000's)					
All areas	$ 468	$ 386	$ 386	$ 475	$ 449
	7%	7%	7%	8%	8%
Operating Statistics					
Pilotage units*	1,553,875	1,495,410	1,445,592	1,489,767	1,428,991
Pilotage assignments	10,413	10,242	11,082	12,325	11,993
Average number of units per assignment	149.2	146.0	130.44	120.87	119.15
Pilotage assignments	10,413	10,242	11,082	12,325	11,993
Incidents**	18	24	27	31	19
% of incident free assignments	99.83%	99.76%	99.75%	99.75%	99.85%
Number of Personnel					
— employee pilots	37	37	40	40	41
— contract pilots	10	9	10	13	14
— pilot boat employees	16	16	18	18	18
— administrative employees	10	10	11	11	11

* Pilotage unit means a measurement of the size of a ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of the ship.

** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.

PILOTAGE AREAS

All Canadian waters in and around the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 1983, 1984, 1985, 1986 and 1987 assignments.

Nova Scotia	**1987**	**1986**	**1985**	**1984**	**1983**
Halifax	4190	3919	4292	4971	4377
Canso	597	577	666	821	893
Sydney	407	386	404	435	483
Bras d'Or	182	233	243	235	173
Pugwash	128	155	139	124	96
Other N.S.	131	129	123	146	155
New Brunswick					
Saint John	1532	1716	1525	1812	1836
Miramichi	212	180	177	214	196
Restigouche	179	185	191	195	218
Other N.B.	19	18	9	40	43
Newfoundland					
St. John's	1333	1369	2002	1985	2126
Holyrood	110	95	94	65	95
Clarenville	28	32	30	25	29
Come-by-Chance	61	4	2	2	3
Humber Arm	314	285	228	264	287
Stephenville	104	102	112	107	115
Bay of Exploits	333	307	249	261	243
Prince Edward Island					
Charlottetown	165	180	190	185	197
Summerside	81	46	43	50	78
Other P.E.I.	6	6	4	13	24
Quebec					
Chandler	50	57	49	70	52
Coastal and Other Port Areas	251	261	310	305	274
TOTAL	10413	10242	11082	12325	11993

In accordance with Government policy, the Authority's By-Law regarding "Conflict of Interest" is being published in this report in the interest of the public.

Atlantic Pilotage Authority
Annex "A"
By-Law No. 501

This Annex To By-Law No. 501 outlines the code to be observed by the Atlantic Pilotage Authority Members, Officers, and employees, concerning conflict of interest and post employment situations.

Short Title

1. This code may be cited as the Atlantic Pilotage Authority. (hereinafter referred to as the Authority) Conflict of Interst Code, Authority By-Law No. 501.

Applicability

2. The code applies to the Members, Officers and employees of the Authority, (hereinafter collectively referred to as public office holders).

Principles

3. It is by no means sufficient for a person in a position of responsibility in the Authority's service to act within the law. There is an obligation not simply to obey the law but to act in a manner so scrupulous that it will bear the closest public scrutiny. In order that honesty and impartiality may be beyond doubt, public office holders should not place themselves in a position where they are under obligation to any person who might benefit from special consideration or favour on their part or seek in any way to gain special treatment from them. Equally, a public office holder should not have a pecuniary interest that could conflict in any manner with the discharge of his official duties.

4. No conflict should exist or appear to exist between the private interests of public office holders and their official duties. Upon appointment to office or in the case of pilots, upon issue of their licence, public office holders are expected to arrange their private affairs in a manner that will prevent conflicts of interest from arising.

5. Public office holders should exercise care in the management of their private affairs so as not to benefit, or appear to benefit, from the use of information acquired during the course of their official duties, which information is not generally available to the public.

6. Public office holders should not act, after they leave an appointed office or employment with the Authority, in such a manner as to take improper advantage of their previous office.

Decisions

7. Public Office Holders should not place themselves in a position where they could derive any direct or indirect benefit or interest from any government contracts over which they can influence decisions.

8. Excepting Members who are appointed as representatives of a particular group within the maritime industry, public office holders should hold no outside office or employment that could place on them demands inconsistent with their official duties or call into question their capacity to perform those duties in an objective manner.

9. Public office holders should not accord, in the performance of their official duties, preferential treatment to relatives or friends or to organizations in which they or their relatives or friends have an interest, financial or otherwise.

10. Gifts, hospitality or other benefits that could influence the judgement and performance of official duties and responsibilities of the public office holder shall be declined.

11. All public office holders must disclose in the manner hereinafter determined, all business, commercial or financial interest where such interest might conceivably be construed as being in actual or potential conflict with their official duties:

a) Public office holders shall provide written details of such interest in confidence to the Chairman of the Authority (hereinafter referred to as the Chairman);

b) The Chairman shall review all such disclosures and shall make recommendations as to what steps must be taken by the public office holder to avoid being placed in a position of having to defend a charge of actual or potential conflict of interest;

c) Where there is disagreement with the Chairman's recommendations the disclosure shall be submitted to the Office of the Assistant Deputy Registrar General for his recommendations.

12. Failure on the part of any one of the public office holders to make proper disclosure or failure to follow the advice provided by the Chairman and/or the advice provided by the Office of the Assistant Deputy Registrar General of Canada, subsequent to such disclosure, shall constitute a breach of conduct subject to appropriate disciplinary measures.

13. A copy of this code will be provided to all public office holders and at the time of employment of all future public office holders.

Transports Canada

Administration de Pilotage de l'Atlantique

RAPPORT ANNUEL 1987

Canada

RAPPORT ANNUEL 1987

Membres du Conseil l'Administration:

A. D. Latter
Président-directeur général

J.J. Nelson, South Nelson (N.-B.)
Conseiller, Ventes et Trafic maritime
(Nomination intérimaire à compter du 9 décembre 1987, conformément à la L.A.F.)

C.R. Worthington, Halifax, N.-E.)
Agent maritime
(Nomination intérimaire à compter du 9 décembre 1987, conformément à la L.A.F.)

P. Ennis, St. John's (T.-N.)
Pilote
(Nomination écheu le 19 mai 1987)

T.S. Goodyear, Grand Falls, T.-N.)
Ingénieur civil
(Nomination échue le 17 juin 1987)

D.R. Bell, Halifax, (N.-E.)
Pilote
(Nomination échue le 19 mai 1987)

R. Wood, Quispamsis, (N.-B.)
Chef, Chantier de potasse
(Nommé le 21 janvier 1987)

M.W. Furlong, Bonavista Bay, (T.-N.)
Capitaine
(Nommé le 17 juin 1987)

H.E. Winters, Liverpool, (N.-E.)
Pilote
(Nommé le 19 mai 1987)

A.J. Melbourne, Stephenville, (T.-N.)
Pilote
(Nommé le 19 mai 1987)

Cadre Exécutif:

M.R. McGrath
Trésorier

Agents Administratifs:

P.J. Stow
Directeur des opérations
(Nomination échue le 31 mars 1987)

J. Main
Directeur des opérations
(Nomination allant du 18 juin au 19 décembre 1987)

Comités:

Comité d'application du réglement

A.D. Latter, président
H.E. Winters, membre
C.R. Worthington, membre

Comité des bateaux pilotes

A.D. Latter, président
A.J. Melbourne, membre
H.E. Winters, membre
R. Wood, membre

Comité de vérification

C.R. Worthington, président
M.W. Furlong, membre
J.J. Sutherland, membre

Administration de Pilotage de L'Atlantique
Bureau 1203
Tour de la Banque de Montréal
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 1M5
Téléphone: (902) 426-2550

On peut se procurer d'autres exemplaires du Rapport Annuel auprés de l'Administration de Pilotage de l'Atlantique.
Prix: 3 $ chacun.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 4 janvier 1988

Monsieur John Crosbie
Ministre des Transports
25e étage, Tour "C"
Immeuble de Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 2N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la Loi sur l'administration financière, l'Administration de pilotage de l'Atlantique présente son rapport annuel de 1987.

Á la suite de la publication d'un projet d'augmentation obligatoire des tarifs de 4 pour 100 à l'échelle de la région le 17 octobre 1987, on a fait appel à la Commission canadienne des transports. Le comité des transports par eau mène actuellement une enquête, en vertu de la Loi nationale sur les Transports, sur l'augmentation proposée.

Á cause du retard dans la publication des nouveaux tarifs et leur application, il a fallu demander des crédits parlementaires en 1987.

En 1987 également, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a négocié une convention collective pour les pilotes membres de la Guilde de la marine marchande du Canada. Une convention collective de trois ans a été signée le 8 septembre 1987. Elle entre en vigueur le 1er février 1987. Elle prévoit des augmentations de 2,5 pour 100 la première année pour les pilotes des ports principaux de Halifax et du Cap Breton, ainsi que pour ceux de St. John au Nouveau-Brunswick et de St. John's, Holyrood, Clarenville, Placentia Bay à Terre-Neuve et comprend pour la première fois use clause de productivité qui pourrait portée à 4 pour 100 l'augmentation annuelle. Les pilotes des ports plus petites de Restigouche au Nouveau-Brunswick et de Stephenville à Terre-Neuve recevront une augmentation de 3 pour 100 par année durant les deux prochaines années et de 3,5 pour 100 au cours de la troisième année du contrat. Pour leur part, les pilotes de la Baie des Exploits à Terre-Neuve et de Miramichi au Nouveau-Brunswixcck recevront 5 pour 100 par année au cours des deux premières années de la convention et 5,5 pour 100 durant la troisième année.

En 1987, deux pilotes se sont retirés et deux pilotes ont été embauchés.

Aucun certificat de pilotage n'a été délivré en 1987 et aucune demande de certificat n'a été reçue. Aucun certificat de pilotage n'a été annulé parce que leur détenteur ne répondait plus aux exigences. En novembre 1987, un pilote a perdu la vie dans le détroit de Canso en essayant d'aborder un navire de son bateau-pilote. L'enquête qui a suivie a permis de laver de toute responsabilité l'équipage du navire ainsi que celle du bateau-pilote.

Trois nouveaux membres ont été nonnés à l'Administration en 1987. Par ailleurs depuis le 21 janvier 1987, le conseil n'a jamais compté moins de sept membres; toutefois deux membres occupaient leurs fonctions à titre intérimaire en vertu de la Loi sur l'administration financière. Leurs nominations ont expirées en décembre 1987

L'Administration continue de suivre les exigences en matière de pilotage dans la région et ne ménage aucon effort pour atteindre les objectifs fixés en vertu de la Loi sur le pilotage et dans son plan directeur de la façon la plus ⁶conomique possible.

Veuillez, je vous prie, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de ma très haute considération.

Le président,

A.D. Latter

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de rapports financiers

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la Direction conformément aux principes comptables généralement reconnus. La Direction assume la responsabilité en ce qui a trait à l'état complet et au caractère objectif des données contiennent les états financiers et le rapport annuel.

Le Conseil d'administration a la responsabilité d'assurer que la Direction remplisse ses obligations en matière de présentation des rapports financiers et de contrôle interne. Le Conseil exerce cette responsabilité par le biais de Comité de vérification du Conseil, lequel se compose d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Les états financiers ont reçu l'approbation du Conseil sur la recommandation du Comité de vérification.

Les vérificateurs externes effectuent un examen autonome conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et il formule une opinion sur les états financiers. Les vérificateurs externes ont la pleine liberté d'accès auprès du Comité de vérification du Conseil, et leur rapport fait suite.

La Direction reconnaît la responsabilité qu'elle a de mener les affaires de l'Administration conformément à la Loi sur le pilotage, à la Loi sur l'administration financière et aux règlements administratifs de l'Administration.

A.D. Latter
le Président - directeur général

M.R. McGrath
le Trésorier

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 1987 ainsi que les états des résultats, du déficit, du capital d'apport et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

Á mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1987 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administrtion.

pour le Vérificateur général du Canada
Raymond Dubois, F.C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 22 février 1988

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Bilan au 31 décembre 1987

ACTIF

	1987	1986
À court terme		
Encaisse	$ 350	$ 303
Débiteurs	975,337	667,793
Frais payés d'avance	16,153	14,507
	991,840	682,603
Immobilisations, au prix coûtant (note 4)	1,867,967	1,471,929
Moins: l'amortissement cumulé	854,902	767,177
	1,013,065	704,752
	$ 2,004,905	$ 1,387,355

PASSIF

À court terme		
Dette bancaire	$ 185,970	$ 111,455
Créditeurs et frais courus	766,891	401,281
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	91,574	84,340
Tranche à court terme des indemnités de cessation d'emploi courues	52,864	52,969
	1,097,299	650,045
À long terme		
Indemnités de cessation d'emploi courues	671,285	719,810
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	195,300	286,874
	866,585	1,006,684
	1,963,884	1,656,729

CAPITAL D'APPORT ET DÉFICIT

Capital d'apport	1,271,810	933,988
Déficit	(1,230,789)	(1,203,362)
	41,021	(269,374)
	$ 2,004,905	$ 1,387,355

Approuvé par l'Administration:

le Président

un Membre

le Trésorier

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des résultats
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1987

	1987	1986
Revenus		
Droits de pilotage	$ 6,336,404	$ 5,804,151
Intérêt et autres revenus	36,743	30,267
	6,373,147	5,834,418
Charges		
Honoraires, traitments et prestations des pilotes	3,144,347	2,976,931
Bateaux-pilotes, frais d'exploitation	2,085,750	1,889,727
Traitements et prestations du personnel	375,411	367,469
Transport et déplacements	287,381	247,261
Services professionnels et spéciaux	227,885	215,275
Location	110,908	123,700
Amortissement	88,006	63,191
Communications	85,176	59,582
Services publics, fournitures et approvisionnements	72,905	51,080
Intérêt des contrats de location-acquisition	29,448	36,508
Charges diverses	15,270	43,194
	6,522,487	6,073,918
Perte nette pour l'exercice (note 3(b))	149,340	239,500

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1987

	1987	1986
Solde au début de l'exercice	$ 1,203,362	$ 1,486,488
Perte nette pour l'exercice	149,340	239,500
	1,352,702	1,725,988
Crédit parlementaire à des fins de financement du déficit de caisse au titre de l'exploitation (note 3(a))	121,913	522,626
Solde à la fin de l'exercice	$1,230,789	$1,203,362

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1987

	1987	1986
Solde au début de l'exercice	$ 933,988	$ 845,503
Crédits parlementaires à des fins de financement des (note 3(a)):		
Additions aux immobilisations	253,482	10,800
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	84,340	77,685
	337,822	88,485
Solde à la fin de l'exercice	$ 1,271,810	$ 933,988

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1987

	1987	1986
Activités de financement		
Crédits parlementaires à des fins de financement des (Note 3(a)):		
Déficit de caisse au titre de l'exploitation	$ 121,913	$ 522,626
Additions aux immobilisations	253,482	10,800
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	84,340	77,685
	459,735	611,111
Fraction en capital des paiements sur les contrats de location-acquisition	(84,340)	(77,685)
Augmentation (diminution) de la dette bancaire	74,515	(188,545)
Encaisse provenant des activités de financement	449,910	344,881
Activités d'exploitation		
Encaisse (utilisée pour) l'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(149,340)	(239,500)
Éléments sans incidence sur les fonds		
Amortissement	88,006	63,191
Augmentation des indemnités de cessation d'emploi courues	60,102	82,186
Perte lors de l'aliénation d'immobilisations	659	1,105
	(573)	(93,018)
Encaisse provenant du (utilisée pour le) fonds de roulement autre que l'encaisse	56,420	(139,829)
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	(108,732)	(28,895)
Encaisse (utilisée pour) les activités l'exploitation	(52,885)	(261,742)
Activités d'investissement		
Additions aux immobilisations	(396,978)	(99,637)
Encaisse (utilisée pour) les activités d'investissement	(396,978)	(99,637)
Augmentation (diminuation) de l'encaisse au cours de l'exercice	47	(16,498)
Encaisse au début de l'exercice	303	16,801
Encaisse à la fin de l'exercice	$ 350	$ 303

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1987

1. **Nature des activités**

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans des eaux canadiennes précises. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables, permettant à l'Administration d'en tirer un profit qui, augmenté de fonds d'autres sources, permettra l'autofinancement de ses opérations.

2. **Conventions comptables importantes**

(a) Crédits parlementaires

Lorsque les revenus ne suffisent pas pour permette à l'Administration d'atteindre à l'autofinancement de ses opérations, les déficits de caisse au titre de l'exploitation sont récupérés à même des crédits parlementaires. Ces crédits parlementaires sont enregistrés dans les comptes lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement et ils sont déclarés à l'état du déficit.

Les crédits parlementaires à des fins de financement des immobilisations en capital et des paiements de capital des contrats de location-acquisition sont déclarés en tant que capital d'apport lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement.

(b) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et il est fondé sur la durée utile estimative suivante des immobilisations:

Bâtiments	20 ans
Bateaux-pilotes	20 ans
Bateaux-pilotes sous location-acquisition	25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

(c) Contrats de location-acquisition

L'Administration loue trois bateaux-pilotes du Canada selon des contrats de financement à long terme en vertu desquels elle assume les droits de propriété des bateaux et les obligations connexes. Conséquemment, les contrats de location sont considérés comme des achats et la fraction "capital" du loyer est capitalisée et amorite sur la durée utile estimative des bateaux. Le passif correspondant est réduit de la fraction "capital" du loyer et l'intérêt est imputé aux dépenses de l'exercice visé.

(d) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime sont exigées à la fois de l'employé et de l'Administration. Les cotisations au titre du service courant sont imputées aux dépenses de l'exercice en cours. Les cotisations au titre du service antérieur sont imputées aux dépenses au moment où elles sont versées et sont généralement réparties sur le nombre d'années de service qu'il reste aux pilotes avant leur retraite.

(e) Indemnités de cessation d'emploi

Les employés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. L'élément du passif que représentent ces indemnités est inscrit aux comptes dès que les employés commencent à les accumuler.

3. **Crédit parlementaire**

a) Le 27 mars 1987, le gouvernement du Canada a comblé à même la Loi nº 5 de 1986-87 portant affectation de crédit, le déficit de caisse au titre de l'exploitation et les dépenses en capital de l'exercice 1986 pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique. En ce qui a trait à cette affectation, l'Administation a reçu en 1987 une somme de $459,735.

b) Le 28 janvier 1988, le Conseil du Trésor a approuvé la demande de l'Administration, pour la somme de $586,000, visant à insérer un poste au Budget supplémentaire de 1987-88 pour le déficit de caisse au titre de l'exploitation et les dépenses en capital de l'exercice 1987. Voici les sommes réelles:

Déficit de caisse au titre de l'exploitation	$ 109,305
Additions aux immobilisations	243,132
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	91,574
	$ 444,011

4. Immobilisations

	1987			1986
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains et bâtiments	$ 450	$ —	$ 450	$ 450
Bateaux-pilotes	737,949	257,609	480,340	153,951
Bateaux-pilotes sous location-acquisition	964,000	505,280	458,720	497,280
Mobilier et matériel	165,568	92,013	73,555	53,071
	$1,867,967	$854,902	$1,013,065	$704,752

Le nouveau bateau-pilote, pour utilisation dans de Port de St-Jean (T.-N.) a été équipé d'une pompe à incendie et d'un avertisseur, au coût total de $88,643. La pompe et l'avertisseur furent offerts par le Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador. Ces coûts ne sont pas déclarés dans les états financiers.

5. Contrats de location-acquisition

L'Administration loue trois bateaux-pilotes en vertu de contrats de financement à long terme. Le loyer exigé aux termes des contrats est le suivant:

	1987	1986
Contrat de location à 9 3/8%, échéant en avril 1991, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $54,785	$219,140	$273,930
Contrat de location à 8%, échéant en octobre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	62,154	93,228
Contrat de location à 8%, échéant en novembre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	62,154	93,228
Total des paiements de location	343,448	460,386
Moins: montant représentant l'intérêt	56,574	89,172
Montant du capital des contrats de location-acquisition	286,874	371,214
Moins: tranche à court terme	91,574	84,340
Montant du capital des contrats de location-acquisition excluant la tranche à court terme	$195,300	$286,874

Voici un tableau des paiements exigibles en vertu des contrats de location-acquisition venant à échéance en 1989 et en 1991:

	1987	1986
Exercice se terminant le 31 décembre		
1987	$ —	$ 116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
1990	54,785	54,784
1991	54,785	54,785
Total des paiements exigibles	$ 343,448	$ 460,386

À l'échéance de ces contrats, l'Administration peut, si elle le désire, acheter chaque bateau pour la somme de $1.

6. Régime de retraite

En vertu des dispositions de la Loi sur le pilotage, les pilotes peuvent choisir de devenir des employés de l'Administration et faire compter leurs années de service antérieur comme période ouvrant droit à une pension en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique. Lorsque les pilotes choisissent de racheter, aux fins du régime de pension, leurs années de service antérieur, l'Administration est tenue de verser une cotisation égale à celle de l'employé. Les dépenses relatives aux cotisations pour service antérieur se sont élevées à $20,493 en 1987 ($19,464 en 1986). Au 31 décembre 1987, la somme estimative des cotisations non capitalisées pour les années de service antérieur de ces employés était d'environ $100,000 ($128,000 au 31 décembre 1986). Ces cotisations seront financées au cours des années de service qu'il reste aux pilotes ou en fonction des modalités d'achat, la somme la moindre étant retenue.

7. Opérations entre apparentés

La Garde côtière canadienne, par l'intermédiaire de ses Centres de gestion du trafic maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, fournit gratuitement à l'Administration des services d'expédition des pilotes.

8. Éventualités

En décembre 1987, une poursuite judiciaire a été intentée contre l'Administration par rapport à un contrat pour les services d'un bateau-pilote. La Direction est d'avis que le résultat de cette cause ne peut être prévu à ce moment-ci et aucune provision n'a été établie aux états financiers.

9. Engagements

L'Administration a conclu des contrats à longue échéance pour les services de bateaux-pilotes. Voici les versements annuels minimums qui en découlent:

1988	$ 274,945
1989	266,445
1990	36,500
	$ 577,890

10. Impôt sur le revenu

Conformément aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'Administration n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Examen comparatif quinquennal

	1987	1986	1985	1984	1983
Exploitation (000's)					
Total des revenus d'exploitation	$ 6,336	$ 5,804	$ 5,485	$ 5,826	$ 5,453
Dépenses d'exploitation					
Traitements, honoraires et prestations	4,172	3,988	4,025	3,994	3,587
Bateaux-pilotes	1,433	1,302	1,319	1,232	1,193
Autre dépense	888	747	728	693	642
Total des dépenses d'exploitation	6,493	6,037	6,072	5,919	5,422
Revenu (perte) d'exploitation	(157)	(233)	(587)	(93)	31
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation					
Intéeét sur les contrats de location-acquisition	(29)	(36)	(43)	(49)	(54)
Autres revenus	37	30	65	33	27
Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation	8	(6)	22	(16)	(27)
Bénéfice net (perte nette)	$ (149)	$ (239)	$ (565)	$ (109)	$ 4
Marge d'exploitation	(2.5%)	(4.0%)	(11%)	(1.6%)	.6%
Crédits parlementaires	$ 460	$ 611	$ 0	$ 74	$ 0
Revenus - aires obligatoires (000's)					
Nouvelle-Écosse	$ 3,379	$ 3,052	$ 2,965	$ 3,189	$ 2,820
	54%	53%	54%	55%	52%
Noveau-Brunswick	1,338	1,386	1,140	1,197	1,215
	21%	24%	21%	21%	22%
Terre-Neuve	1,081	900	922	894	901
	17%	15%	17%	15%	17%
l'Ile du Prince-Édouard	70	80	72	71	68
	1%	1%	1%	1%	1%
Revenus - aires non obligatoires (000's)					
Ensemble des aires	$ 468	$ 386	$ 386	$ 475	$ 449
	7%	7%	7%	8%	8%
Statistiques d'exploitation					
Unités de pilotage*	1,553,875	1,495,410	1,445,592	1,489,767	1,428,991
Affectations de pilotage*	10,413	10,242	11,082	12,325	11,993
Nombre moyen d'unités selon les affectations	149.2	146.0	130.44	120.87	119.15
Affectations de pilotage	10,413	10,242	11,082	12,325	11,993
Incidents**	18	24	27	31	19
% des affectations sans incident	99.83%	99.76%	99.75%	99.75%	99.85%
Ressources humaines					
— pilotes employés	37	37	40	40	41
— pilotes d'entreprise	10	9	10	13	14
— employés de bateaux pilotes	16	16	18	18	18
— employés de soutien administratif	10	10	11	11	11

* Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici: la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.

** Compilation de tous rapports d'incidents maritimes ou non des dommages.

ZONES DE PILOTAGE

Le tableau qui figure ci-dessons indique toutes les zones de pilotage situées dans les eaux canadiennes se trouvant dans les provinces de la Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Ile-du-Prince-Edouard et autour de celles-ci, y compris les zones situées dans les eaux de la Baie des Chaleurs dans la province de Québec, ainsi que le nombre de fois où l'on a fait appel aux services d'un pilote dans lesdites zones en 1983, en 1984, en 1985, en 1986 et en 1987.

Nouvelle-Ecosse	**1987**	**1986**	**1985**	**1984**	**1983**
Halifax	4190	3919	4292	4971	4377
Canso	597	577	666	821	393
Sydney	407	386	404	435	483
Bras d'Or	182	233	243	235	173
Pugwash	128	155	139	124	96
Autres zones de la N.-E.	131	129	123	146	155
Nouveau-Brunswick					
Saint John	1532	1716	1525	1812	1836
Miramichi	212	180	177	214	196
Restigouche	179	185	191	195	218
Autres zones du N.-B.	19	18	9	40	43
Terre-Neuvre					
St. John's	1333	1369	2002	1985	2126
Holyrood	110	95	94	65	95
Clarenville	28	32	30	25	29
Come by Chance	61	4	2	2	3
Humber Arm	314	285	228	264	287
Stephenville	104	102	112	107	115
Bay of Exploits	333	307	249	261	243
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown	165	180	190	185	197
Summerside	81	46	43	50	78
Autres zones du Ile-du-Prince-Edouard	6	6	4	13	24
Quebéc					
Chandler	50	57	49	70	52
Zones côtières et autres zones portuaires	251	261	310	305	274
TOTAL	10413	10242	11082	12325	11993

En conformité de la politique du governement, le règlement de l'Administration concernant "les conflits d'intérêt" est publié dans ce rapport pour l'usage du public.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
ANNEXE "A"
RÉGLEMENT NO. 501

Ce Règlement établi les présentes lignes qui doivent être observées par les membres, officiers et employés de Administration de Pilotage de l'Atlantique, relativement aux situations de conflits d'intérêts et aux situations après la cessation d'emploi.

Titre abrégé

1. Les présentes lignes directrices peuvent être citées sous le titre lignes directrices concernant les conflits d'intérêts de l'Administration de Pilotage de l'Atlantique (ci-après appelée l'Administration), règlement no. 501.

Application

2. Les présentes lignes directrices visent les membres, les officiers et employés de l'Administration, (ci-après appelés collectivement les préposés de l'Administration).

Lignes directrices

3. Il ne suffit nullement qu'une personne qui occupe un poste comportant des responsabilités au sein de l'Adminstration observe la loi. Il lui faut non seulement se conformer à la loi, mais avoir également une conduite si irreprochable qu'elle puisse résister à l'enquête la plus minutieuse. Pour que leur intégrité et leur impartialité soient à l'abri de tout doute, les préposés de l'Administration doivent faire en sorte de ne pas être en reste avec une personne qui pourrait vouloir se faire accorder par eux une compensation ou un avantage particulier ou chercherait pas tous les moyens à obtenir d'eux un traitement de faveur. De même, ils ne doivent pas avoir d'intérêts pécuniaires susceptibles d'entrer en conflit de quelque manière que ce soit avec l'exercice de leurs fonctions officielles.

4. Il ne doit y avoir ni sembler y avoir de conflit entre les intérêts privés des préposés de l'Administration et leurs fonctions officielles. Une fois nommés ou dans le cas des pilotes dès la délivrance de leur brevet, les préposés doivent gérer leurs affaires personnelles de manière à éviter tout conflit d'intérêts.

5. Les préposés de l'Administration doivent veiller, dans la gesion de leurs affaires personnelles, à ne pas se servir ni sembler se servir à leur avantage de renseignements obtenus dans l'exercice de leurs fonctions officielles et qui, de façon générale, ne sont pas accessibles au public.

6. Les préposés de l'Administration ne doivent pas faire en sorte, après avoir laissé un emploi avec l'Administration, de tirer avantage malhonnêtement de leur fonction antérieure.

Décisions

7. Les préposés de l'Administration ne doivent pas se mettre dans une situation où ils pourraient retirer des profits ou des intérêts directs ou indirects de tout contrat gouvernemental sur l'adjudication duquel ils peuvent exercer une influence.

8. Sauf les membres qui sont nommés comme représentants d'un certain groupe au sein de l'industrie maritime, les préposés de l'Administration ne doivent occuper aucun poste ni emploi extérieur dont les exigences pourraient être inconciliables avec leurs fonctions officielles ou mettre en cause leur aptitude à remplir ces fonctions de façon objective.

9. Dans l'exercice de leurs charges officielles, les préposés de L'Administration ne doivent pas accorder de traitement de faveur à leurs parents ou à leurs amis, ni à des organismes dans lesquels leurs parents ou leurs amis ont des intérêts financiers ou autres.

10. Les présents, l'hospitalité et autres bénéfices qui pourraient influencer les décisions et l'accomplissement des fonctions officielles et des responsabilités des préposés doivent être refusés.

11. On s'attend que tous les préposés de l'Administration divulguent, de la façon établie ci-après, tous leurs intérêts financiers, commerciaux et d'affaires dans les cas où ceux-ci pourraient vraisemblablement venir en conflit réel ou éventuel avec leurs fonctions officielles:

a) Les préposés fourniront par écrit les details de ces intérêts, confidentiellement au président de l'Administration (ci-après appelé le président).

b) Le président étudiera toute divulgation et fera des recommendations qui détermineront quelles mesures les préposés de l' Administration devront prendre afin d'éviter d'avoir à se défendre contre toute accusation de conflit d'intérêts réel ou éventuel.

c) Lorsqu'il y a désaccord avec les recommendations du président, la divulgation sera soumise au bureau du Sous-registraire général adjoint pour ses recommendations.

12. Tout preposé de l'Administration qui ne divulgue pas un conflit d'intérêts ou qui ne suit pas les conseils du président et/ou les conseils du bureau du Sous-registraire général adjoint à la suite d'une telle divulgation, commet une infraction possible de mesures disciplinaires appropriées.

13. Une copie de ces lignes directrices sera fournie à tous les préposés et lors de l'embauche de tout futur préposé.